Helsingin Sanomat 3. 3. 1961

Lähes 1,5 miljoonaa asukasta Helsingin alueella vuonna 1990

— Jos kehitys saa jatkua normaalisti, tulee Helsinki noin 30 vuoden kuluttua "täysikasvuiseksi". Alue, jolta on kohtuullinen 20—25 km:n työmatka keskustaan, on nimittäin silloin sopivasti täyteen asutettu asunto- ja teollisuuslähiöin. Silloin tämän alueen sisäisen tungosajan liikenteen nopea kasvu lakkaa. Myöhempi väestön lisäys sijoittuu ulommalle vyöhykkeelle, työpaikkojen puolesta omavaraisin tytärkaupunkeihin. Tässä kehityksen taitekohdassa lasketaan kaupungin nykyisellä alueella olevan 712.000 asukasta (jo v. 1980), koko kaupunkimaisella alueella 1,103.000 ja silloin vielä maaseutumaisella äärivyöhykkeellä 226.000 eli Helsingin seudussa yhteensä 1.329.000 asukasta. Tämä on 2,4 kertaa seudun nykyinen asukasluku, totesi metrotoimikunnan toimistopäällikkö, tekn. tri Reino Castrén esitelmässä, jonka hän piti Helsingin Kiinteistöyhdistyksen kokouksessa.

— Noin 40 % Helsingin seudun työpaikoista kuuluu ns. citytoimintaan, joka palvelee koko seutua ja valtakuntaa. Tämän toiminnan kasvamiselle nykyisestä 90.000 työpaikasta 200.000 työpaikaksi 30 vuodessa on riittävästi tilaa keskustan ja sen lähikortteleiden saneerauskelpoisissa kiinteistöissä. Keskittämistä vain muutaman liikekadun varrelle olisi katuliikennevaikeuksien takia vältettävä, mutta yrityksiin paloitella city esikaupunkeihin ei Helsingissä ole perustetta.

Sensijaan noin 35 %:n Helsingin seudun työpaikoista edellytetään jakautuvan asukasluvun suhteessa uusille asuntoalueille niinkuin nykyisillekin. Tähän kuuluvat senlaatuiset myymälät, palveluelinkeinot, pienteollisuus ja julkiset laitokset, joiden kunkin toimintapisteen asiakkaita tai käyttäjiä keräytyy riittävä määrä yhden tai muutaman lähiön alueelta. Toiminta keskittynee osaksi ns. ostoskeskuksiin.

Loput eli 25 % työpaikoista olisi satamiin ja teollisuusalueille keskittyvää toimintaa. Sitäkin on edellytetty syntyvän esikaupunkivyöhykkeelle, myös kaupungin ulkopuolelle.

Liikennelaskelmat perustuvat niin tehokkaaseen edellytettyyn hajasijoitukseen, että 30 vuodessa syntyvistä 290.000 uudesta työpaikasta 70.000 olisi nykyisen kaupunkialueen ulkopuolella, 110.000 kaupungin alueella, mutta ei keskustassa, ja 110.000 citytoimintaa laajentuvassa keskustassa. Tällainen hajasijoitus ei toteutune, jolleivät viranomaiset ja yrittäjät tietoisesti siihen pyri.

Arkipäivän vilkkaimpana tuntina Helsingin seudussa liikennettä hyväksikäyttävien henkilöiden luku kasvaa 2,4-kertaiseksi ja on 1990-luvun alussa tunnissa noin 240.000. Liikenteen rakenne kuitenkin muuttuu suuresti: keskikaupungin sisäiset matkat vähenevät, kun noin 30.000 asukasta väistyy keskustaan lisää tulevien liikehuoneistojen tieltä. Esikaupunkialueiden sisäinen liikenne kasvaa suuresti, etenkin kaupungin ulkopuolella. Keskustasta ulospäin kulkevien luku, joka v. 1956 oli 40.000 tunnissa, olisi 1990-luvun alussa 100.000. Keskikaupungista ulospäin pyrkisi tunnissa 100.000 henkilöä 30.000:n asemesta ja kaupungin rajan yli kulkevien luku olisi 6 kertaa nykyiset 10.000.

100 ha pysäköimisalueita keskustassa v. 1990

Katujen tukkeutumisen toinen aiheuttaja on henkilöauton lisääntyvä käyttäminen. Jos henkilökohtainen kansantulomme edelleenkin kasvaa vuosittain 3 %, voisi Helsingissä 30 vuoden kuluttua olla yksi henkilöauto 2,5 asukasta kohden, kun v. 1956 oli yksi kahtakymmentä kohden. Tosin henkilöautoja ei silloin käytettäisi yhtä tehokkaasti kuin nykyisin, moni auto olisi vain vapaa-ajan matkoja varten, mutta kuitenkin pyrkisi noin puolet tungosajan kulkijoista — nykyisten 12 %:n asemesta — käyttämään henkilöautoa, mikäli ajo- ja pysäköimistila riittäisi.

Jotta puolet tungosajan kulkijoista voisi käyttää henkilöautoa; ja loput linja-autoa tai paikallisjunia, pitäisi keskustasta ulos johtavia katuja olla 5 kertaa nykyinen eli 2,5 kertaa yleiskaavassa suunniteltu määrä. Katujen, pihojen yms. tilojen lisänä tarvittaisiin keskustassa 38.000 rakennettavaa pysäköimispaikkaa. Kenttänä ne vaatisivat 100 ha tilaa. Tällaista ajo- ja pysäköimistilaa ei ole mahdollista järjestää.

Toisaalta ei olisi myöskään mahdollista niin ankarasti kieltää henkilöauton käyttämistä keskikaupungissa, että 30 vuoden kuluttua, tungosajan tarvetta vastaava linja-autoliikenne voisi kulkea kaduilla sujuvasti. Vaikka kaikki suunnitellut kadut ja moottoritiet olisivat valmiina, vain vajaat 5 % keskustasta tungosaikoina ulospäin pyrkivistä saisi käyttää henkilöautoa. Jo nyt henkilöautoa käyttää 12 %. Välttämättömät erikoisluvat ja kiellon kiertäminen aiheuttaisivat pääkaduilla tungoksen, joka tekisi linja-autoliikenteen sietämättömän hitaaksi ja kalliiksi.

Metro auttaa

Rakentamalla julkiselle liikenteelle erityiset metroväylät saadaan 1990-luvun alussa yleiskaavan mukaisilla kaduilla tilaa sen verran, että 13 % tungosaikana keskustasta ulospäin kulkevista voi käyttää henkilöautoa. Niille, jotka myös kesken työaikansa tarvitsevat autoaan, tämä riittäisi. Rajoittamalla keskustassa koko päiväksi pysäköimistä saataisiin katuliikenne pysymään sujuvana. Keskustasta ulospäin kulkisi 1990-luvun alussa tunnissa metrolla 83.000 henkilöä, paikallisjunissa 7.000 ja henkilöautoissa 14.000 — lisänä tavara- ja kaukoliikenne.

Tällä hetkellä on tärkeintä, että uudet katu- ja metroväylät suunnitellaan etäisenkin tulevaisuuden tarpeet huomioon ottaen ja tilat varataan niiden rakentamista varten mahdollisuuden mukaan maanpäällisinä. Jos ei sopivia ja riittäviä tiloja nyt varattaisi metroa varten, sen rakentaminen tulisi aikanaan paljon kalliimmaksi ja saattaisi vaikuttaa haitallisia muutoksia liiketoiminnan sijoittumiseen ja kiinteistöjen arvoluokitukseen.

Muutamien lähivuosien liikennevaikeudet voitaneen vielä torjua toteuttamalla eräät vireillä olevat siltasuunnitelmat, edelleen rajoittamalla pysäköimistä ja pysähtymistä vilkkaimmilla kaduilla, kiireesti lisäämällä liikennevaloja, osoittamalla keskeiset pysäköimispaikat vain lyhyen ajan käyttöön ja varaamalla julkiselle liikenteelle omat ajokaistansa sopivilla reiteillä sekä koettamalla työaikoja porrastaen torjua kuormitushuippujen muuttumista yhä korkeammiksi.

Jos väkiluvun ja henkilöautokannan kasvu jatkuu vapaasti, ei näillä keinoilla kuitenkaan selviydytä kymmentä vuotta, vaan ensimmäisten metroväylien pitäisi olla sitä ennen valmiina. Metroväylienkään avulla ei voida kokonaan torjua keskikaupungin ja pääväylien ajoneuvoliikenteen hidastumista, mutta vain niiden avulla voidaan turvata sujuva matkustaminen julkisin liikennevälinein sekä lieventää välttämättömän autoliikenteen hidastumista tungosaikoina. Monissa USA:n kaupungeissa katujen tukkeutuminen metron puuttuessa on aiheuttanut vaikeuksia keskikaupungin liiketoiminnalle ja kiinteistöjen arvon alenemista.

Esitelmänsä lopussa tri Castrén kiinnitti kiinteistömiesten huomion siihen, että liikennetilanteen kehitys vaikuttaa kiinteistöjen käyttämiseen. Keskustassa ja pääväylien varrella olisi varauduttava siihen, että useimmat kadut ovat päivisin vain liikkuvia ajoneuvoja varten ja että ajaminen näiltä kaduilta tonteille ja päinvastoin vaikeutuu. Pysäköimis- ja kuormauspaikat, eräillä alueilla jopa pysähtymis- ja matkustajien ottamispaikatkin olisi sovitettava tonteille. Ajaminen niille ja niistä kaduille olisi kortteleittain järjestettävä sivukatujen kautta tai esim. tunnelien avulla niin, että se ei haittaa vilkkaiden ajoteiden ja jalkakäytävien liikennettä. Myöskin esikaupungeissa olisi sekä asunto- että varsinkin liikekiinteistöjen varauduttava järjestämään tontilleen tarpeelliset pysähtymis- ja pysäköimistilat asukkaiden ja kävijöiden autoja varten, joiden lukumäärä kasvaa moninkertaiseksi. — Liikekiinteistöille saattaa ilmetä mielenkiintoisia mahdollisuuksia tarjota yleisölle kulkuyhteyksiä tontiltaan kävelytunneleihin, jotka johtavat metroasemille tai muuten kadun poikki. Täyttäessään säädetyn velvollisuutensa rakentaa pysäköimistiloja ja väestönsuojia sekä tyydyttäessään oman varasto- tai autotilan tarpeensa kiinteistöjen on syytä pitää silmällä mahdollisuuksia liittää yhteen omat etunsa ja yleisen liikenteen tarpeet.

Pääkaupungin isännöitsijät koolla

Isännöitsijöille ja kiinteistönomistajille tarkoitettu kokous pidettiin tiistaina Rakennusmestarien talossa. Aluksi oli Helsingin Kiinteistöyhdistyksen vuosikokous, jonka avasi yhdistyksen puheenjohtaja, varatuomari Lennart Ahva. Johtokunnan vaalissa valittiin erovuorossa olleet jäsenet varatuomari Lennart Ahva, varatuomari Jaakko Eerikäinen, rakennusmestari Toivo Eklund, rakennusmestari Matti Heusala, pankinjohtaja Lauri Koivisto ja talousneuvos Juho Vainio kaikki uudelleen seuraavaksi 2-vuotiskaudeksi.

Vuosikokousta seuranneen yleisen kokouksen puheenjohtajana toimi kiinteistöneuvos Olavi Karasuo.